Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 546

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG
Vastgesteld op 9 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de geannoteerde agenda van de Transportraad van 11 juni 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 543), het verslag van de Transportraad van 13 maart 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 537), de antwoorden op vragen van de commissie over de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 534), het Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek (Kamerstuk 29 362, nr. 240) en het schriftelijk overleg daarover (Kamerstuk 29 362, nr. 242).

De vragen en opmerkingen zijn op 2 juni 2015 aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 8 juni 2015 zijn de vragen, voorzien van een inleiding, beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
T. van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

kst-21501-33-546
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Geannoteerde agenda Transportraad 11 juni 2015

Vierde Spoorpakket

De leden van de VVD-fractie constateren dat onder het voorzitterschap van Letland de politieke pijler onder het Vierde Spoorpakket (de marktpijler) een wat liberalere dimensie krijgt. Wanneer kan de Kamer hier meer informatie over verwachten?

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat een algemene oriëntatie over de voorstellen van de marktpijler tijdens de Transportraad van juni, zoals eerst voorzien door het Letse voorzitterschap, niet haalbaar bleek omdat de besprekingen meer tijd vergen. Het Letse voorzitterschap zal daarom tijdens de Transportraad een voortgangsverslag presenteren. Kan de Staatssecretaris hier een nadere toelichting op geven? Waarom vergen deze besprekingen meer tijd?

De leden van de VVD-fractie constateren dat in de nieuwe compromistekst over opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor – de verplichte aanbesteding van vervoerconcessies – wordt gezocht naar een oplossing die meer mogelijkheden moet bieden voor lidstaten om vervoerconcessies onder voorwaarden onderhands te kunnen blijven gunnen. De basisregel van verplichte aanbesteding van vervoerconcessies blijft daarbij het uitgangspunt. Welke voorwaarden betreft het hier? De voorwaarden kunnen naar inzicht van deze leden niet van dien aard zijn dat ze de liberalisering de facto tegen kunnen gaan in Nederland. Is de Staatssecretaris bereid erop toe te zien dat Nederland hier niet uit de pas loopt met het buitenland, wat een verslechtering zou betekenen van de concurrentiepositie van Nederland en daarmee de kwaliteit van het spoorvervoer?

De leden van de VVD-fractie vragen verder of het nog lukt de technische pijler van het Vierde Spoorpakket onder het Letse voorzitterschap af te ronden.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat in de nieuwe compromistekst over de marktpijler van het Vierde Spoorpakket gezocht wordt naar «een oplossing die meer mogelijkheden moet bieden voor lidstaten om vervoerconcessies onder voorwaarden onderhands te kunnen blijven gunnen. De basisregel van verplichte aanbesteding van vervoerconcessies blijft daarbij het uitgangspunt». De aan het woord

zijnde leden vragen de Staatssecretaris welke mogelijkheden de revue passeren, wat de Nederlandse positie hierbij is en hoe kansrijk de afzonderlijke mogelijkheden zijn. Tevens vragen deze leden naar het draagvlak in Europa voor het aan de orde stellen van het uitgangspunt van verplichte aanbesteding.

De leden van de PvdA-fractie lezen even verderop: «Nederland tracht daarom een uitzondering op verplichte aanbesteding te bewerkstelligen voor vervoerconcessies waarin met prestatie-eisen wordt gewerkt». Indien aan deze wens van Nederland wordt voldaan, kan een nieuwe concessie dan wederom – op vergelijkbare wijze als de laatst verleende concessie – onderhands gegund worden? Zijn er ook nog andere mogelijkheden om onder de verplichte aanbesteding uit te komen?

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag van de vorige Transportraad: «De kleinere lidstaten met een klein spoorwegnet, zoals Luxemburg, Litouwen, Estland en Ierland, zijn van mening dat «*one size fits all»* niet een ideale oplossing is bij marktopening. Zij pleitten ervoor om rekening te houden met nationale verschillen en mogelijkheden voor differentiatie. Het direct gunnen van contracten moet mogelijk blijven in uitzonderingsgevallen.» Wat is de Nederlandse positie op dit specifieke onderwerp? Steunt de Staatssecretaris deze kleinere lidstaten, en is zij van mening dat de uitzonderingsgevallen alleen in «kleinere lidstaten» aan de orde zijn, zoals het in het voorstel lijkt?

In het verlengde hiervan vragen de leden van de PvdA-fractie naar het verdere tijdpad van de onderhandelingen. Deze leden vragen de Staatssecretaris aan te geven wanneer ze verwacht dat de Transportraad een standpunt zal innemen en wanneer de onderhandelingen met het Europees parlement van start kunnen gaan. Bovendien vragen deze leden op welke wijze de Staatssecretaris het voorzitterschap zal benutten om op een voor Nederland bevredigende wijze dit dossier verder te brengen.

Passagiersrechten luchtvaart

De leden van de VVD-fractie hebben nog een vraag over de herziening van de Verordening Passagiersrechten luchtvaart. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de herziening niet juist voor extra financiële lasten zorgt voor de luchtvaartsector?

Technische eisen binnenvaartschepen

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan bevestigen dat het richtlijnvoorstel er in essentie om draait de Europese Binnenvaartunie (EBU) en de Europese Schippersorganisatie (ESO) in de gelegenheid te stellen de sloopfondsen voor vergroening van de binnenvaart conform EU-wet- en regelgeving mogelijk te maken. Is het mogelijk om oude schepen daarbij de keuze te geven, of vergroening ofwel uitkoop? Hoe staat het met de technische eisen ten aanzien van binnenvaartschepen? Deze eisen gaan volgens deze leden niet gelden voor bestaande schepen, er komt een overgangstermijn. Hoe pakt dit uit in het geval van toekomstige verbouwing van een schip?

De leden van de VVD-fractie lezen dat er in juni een politiek compromis moet komen over een nieuw comité dat de technische standaard moet onderhouden voor de binnenvaartvloot, het Comité Européen pour l'elaboration des Standards dans le domaine de la Navigation Interieure (CESNI). Als de regels van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) leidend zijn voor deze standaard, is dit het moment om te pleiten voor een

afslanking van de regels aangaande de binnenvaart. Wat is de inzet van de Minister hierbij?

Verslag Transportraad 13 maart 2015

Burgerluchtvaart boven conflictgebieden

De leden van de VVD-fractie lezen dat een taskforce van de Internationale Burgluchtvaartorganisatie (ICAO) een aantal aanbevelingen heeft gedaan om de veiligheid van burgers en luchtvaartmaatschappijen beter te beschermen, maar dat de meeste van deze aanbevelingen pas over een of twee jaar geïmplementeerd kunnen worden. Waarom gaat dit één tot twee jaar duren? Wat gaat er op korte termijn gebeuren? Welke oplossingen worden er verkend en kunnen de consequenties hiervan in kaart worden gebracht? Het is urgent, zo lezen deze leden in het verslag, dat de Europese Unie nu ook extra maatregelen neemt. Welke extra maatregelen betreft het hier? Wat zijn hiervan de consequenties?

Luchtvaartakkoord EU – Golfstaten

De leden van de VVD-fractie vragen of de Staatssecretaris inzicht kan geven in de inzet, voortgang en resterende duur van de onderhandelingen over de herziening van het verdrag met de zogenoemde Gulf carriers. Welke opties liggen nu in het onderhandelakkoord voor? Is er hierbij een verschil tussen de uitwerking van het personen- en het vrachtvervoer? Zo nee, waarom niet? Wat is het voorziene tijdpad? Zit er enig licht tussen de Nederlandse en de Europese inzet voor de onderhandelingen voor het verdrag? Dit naar aanleiding van de recente beslissing van de Franse overheid om alsnog extra landingsrechten aan Qatar Airways op het vliegveld Nice te verlenen. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris deze beslissing van de Fransen in het licht van de Europese onderhandelingen? Wordt hiermee niet de Europese inzet ondermijnd en wat betekent dit voor de Nederlandse inzet? Zijn er afspraken gemaakt in Europees verband om, net als Nederland, zolang de onderhandelingen duren, tijdelijk een pas op de plaats te maken als het gaat om uitbreiding van de landingsrechten? Hoe hard en tijdelijk zijn deze afspraken? En wordt hierbij ook gekeken naar het onderscheid tussen personen- en vrachtvervoer?

Antwoorden op vragen van de commissie over de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015

Single European Sky

De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal aanvullende vragen inzake Single European Sky (SES). Deze leden herhalen het standpunt dat het zeer schadelijk is dat een bilateraal dispuut de voortgang op dit dossier gijzelt. Wat is de stand van zaken ten opzichte van SES2+? Kan de Staatssecretaris aangeven wat voor andere mogelijkheden precies worden verkend in samenspraak met de Europese Commissie om de implementatie van één Europees luchtruim verder te brengen tijdens het Nederlandse voorzitterschap?

Wegtransport

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister samen met collega's van SZW, EZ en Financiën de ontwikkelingen in de toepassing van de Duitse wetgeving over transitvervoer op de voet volgt. Wat is de stand van zaken voor wat betreft de invoering van het minimumloon in Duitsland? Is er inzicht in de consequenties qua administratieve lasten van

de invoering van het minimumloon in Duitsland voor het Nederlandse bedrijfsleven? Deze leden constateren dat Frankrijk een soortgelijk voornemen heeft. Is er al zicht op de inhoud, werking en het voorziene tijdpad van het Franse voornemen inzake het minimumloon?

Verder vragen de leden van de VVD-fractie of er al voortgang is geboekt met de Duitse deelstaten en België inzake Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinaties (LZV's). Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Minister een officieel standpunt verwacht van de Europese Commissie over de vraag of de Duitse tol op de wegen conflicteert met het Europese recht. Onderneemt de Minister samen met haar collega's uit de andere buurlanden van Duitsland voorafgaand aan de standpuntbepaling nog stappen richting de Europese Commissie of Duitsland? Overweegt de Minister om samen met Oostenrijk nadere juridische stappen te zetten? Zo nee, waarom niet? Op welke andere manieren wordt er nu actie ondernomen tegen de Duitse tol? Klopt het dat de eerder aangekondigde tol per water en lucht definitief van de baan zijn? Zo nee, wanneer verwacht de Minister hierover meer duidelijkheid?

De leden van de VVD-fractie constateren dat inmiddels ook België heeft aangekondigd om een Vlaamse kilometerbeprijzing door te voeren voor vracht- en mogelijk personenvervoer. Deze leden zijn, net als de Minister, niet blij met dit voornemen omdat dit de interne markt belemmert. Kan de Minister een inschatting maken van de financiële consequenties van de Belgische voornemens voor het Nederlandse personenvervoer en vrachtvervoer? Wanneer komt er meer duidelijkheid over het Belgische plan? Zal België in de voetsporen van Duitsland treden en, in tegenspraak met het Europese recht, zijn eigen burgers compenseren via de Belgische belastingen? Zo ja, wat gaat de Minister hiertegen doen? Wanneer gaat de Minister in gesprek met haar Vlaamse collega en zou zij de Kamer willen informeren over de resultaten van deze overleggen? Heeft de Minister al kunnen beoordelen of en in hoeverre de voorgenomen Belgische tol voldoet aan de geldende Europese tolrichtlijn? Zo nee, wanneer verwacht zij dit wel te kunnen doen?

De leden van de VVD-fractie vragen of de Belgische overheid het Eurovignet-verdrag al heeft opgezegd. Dat moet volgens deze leden uiterlijk negen maanden voorafgaand aan de invoering van de kilometerheffing. Wat zou een dergelijke opzegging van het Eurovignet-verdrag betekenen voor het verdrag zelf en voor Nederland? En belangrijker, wat zou het betekenen voor de lasten voor Nederlandse vrachtvervoerders? Klopt de stelling dat hierdoor mogelijk de motorrijtuigenbelastingen (MRB) voor vrachtauto's moet worden verhoogd? Wanneer verwacht de Minister hier meer duidelijkheid over te kunnen geven? Wanneer worden de onderhandelingen over de tarieven afgerond en wat zijn de uitkomsten hiervan?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er in de ons omliggende landen voortdurend wordt nagedacht over tol op wegen en andere modaliteiten. Wat is de laatste stand van zaken in zowel Duitsland als België op dit thema? Is er inmiddels een formele reactie van de Europese Commissie op de Duitse tolplannen? Zo ja, welke gevolgen heeft dit voor het verdere proces? Zo nee, wat is de status van de uitspraken van de voorzitter van de Europese Commissie in de Süddeutsche Zeitung?

De leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de voorgenomen plannen van België en Duitsland met betrekking tot tolheffing. Zij wijzen, nogmaals, op de ingrijpende consequenties die deze plannen

kunnen hebben voor onder andere bewoners in de grensregio en de logistieke sector, en wijzen op de kwetsbare positie van Nederland wanneer het omringd wordt door landen met een discriminatoire tolheffing. Deze leden doen dan ook een klemmend beroep op de Minister om meer te doen dan het afwachten van besluiten van de Europese Commissie, zoals ze nu heeft aangegeven te doen. Deelt de Minister deze urgentie en is zij bereid alles in het werk te stellen om Duitsland en België af te laten zien van deze discriminatoire tolheffing? Zo ja, kan zij aangeven wat zij hieraan gaat doen? Heeft de Minister berekend wat de kosten zijn voor Nederlandse burgers en het bedrijfsleven als de plannen in Duitsland en België worden doorgevoerd?

Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan aangeven wanneer we toekunnen naar één (digitale) vrachtbrief voor alle vervoersmodaliteiten? Wat is daarvoor nodig en wat is de Nederlandse inzet in dezen? Gaat de Minister zich proactief inzetten om het e-protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) zo snel mogelijk door alle lidstaten te laten ondertekenen?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Minister de aanpassing van internationale regelgeving (op het gebied van het meer harmoniseren van wetgevende kaders voor wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer) wil bevorderen. Deze leden vragen de Minister naar de inmiddels hiermee geboekte voortgang. Ook lezen deze leden dat Nederland zich «maximaal zal inspannen om waar het kan de Europese Commissie actief te ondersteunen door concrete nieuwe suggesties aan te dragen voor het aanpassen van regelgeving om de EU-regeldruk te verminderen». De leden van de PvdA-fractie vragen in dit kader welke suggesties de Minister reeds heeft gedaan, en welke suggesties zij binnenkort zal doen. Past het binnen de agenda van de aankomende Transportraad om het harmoniseren van bestaande en het schrappen van overbodige (Europese) regels aan de orde te stellen, en zo ja, is de Minister voornemens dat te doen? Ook vragen deze leden naar de betrokkenheid van de Kamer hierbij, omdat een regel vanuit de ene politieke visie overbodig kan zijn, terwijl die vanuit een andere visie juist van groot belang is.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen wat het belang is van de bijeenkomst over de Transeuropese Vervoersnetwerken (TEN-T) op 22 en 23 juni in Riga. Wordt deze bijeenkomst door de bewindspersonen bijgewoond? Wat is de insteek van Nederland? Op welke wijze geeft Nederland, naast deze bijeenkomst, de lobby op dit dossier vorm en wat zijn tot op heden de resultaten?

De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de Kamer een overzicht kan ontvangen van de inschrijvingen op de Faciliteit Europese Verbinding (CEF) en TEN-T. Klopt het dat de CEF-gelden al overschreven zijn in Nederland? Zo ja, waar heeft dat mee te maken?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de ontwikkelingen in China worden gevolgd als het gaat om het aanleggen van een nieuwe zijderoute van China naar Griekenland. Deze leden hebben vernomen dat de Eurocommissaris van Transport voor de aanleg van deze spoorlijn is. Hoe kijken de Minister en de Staatssecretaris aan tegen deze spoorlijn? Kan een dergelijke spoorlijn de positie van onze havens ondermijnen?

De leden van de VVD-fractie vragen verder wat de stand van zaken is van Shift2Rail. Kan de Kamer daar een update over ontvangen?

De leden van de VVD-fractie vragen tevens hoe het staat met het milieubeleid inzake de uitstoot van de binnenvaart. Is de Minister bereid om de Eurocommissaris van Transport te vragen om hier pas op de plaats te maken en de binnenvaart meer tijd te geven om aan nieuwe milieuregels inzake uitstoot te voldoen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie hebben onlangs berichten gelezen dat de controles op het Europese vrachtverkeer niet in orde zouden zijn. Het schijnt dat er steeds minder kans is om transportondernemers aan te pakken die zich herhaaldelijk niet aan de rij- en rusttijdenregels houden, hun wagenpark slecht onderhouden of hun chauffeurs met overbeladen vrachtwagens de weg opsturen. Deze leden vragen of de Minister dit beeld herkent en hoe zij de Nederlandse situatie beoordeelt. Zijn er knelpunten in de wet- en regelgeving die de controle op zowel binnenlandse als buitenlandse transportondernemers in Nederland belemmeren? In hoeverre is een gebrekkige gegevensuitwisseling tussen inspectiediensten een probleem? Als dit een probleem is, wat is de Nederlandse inzet dan in dezen? Klopt het dat sommige Europese landen door geldgebrek hun inspectie hebben opgedoekt en de politie niet capabel genoeg is om fraude met tachografen op te sporen? Zo ja, ondermijnt dit niet het gelijke speelveld? Welke inzet gaat de Minister plegen om dit onderwerp bij haar Europese collega's onder de aandacht te brengen? En hoe kan de handhaving van de regels worden verbeterd? Waar zet de Minister op in en op welke wijze worden er in Europees verband afspraken over gemaakt?

De leden van de VVD-fractie vragen wederom aandacht voor een uniforme interpretatie van de rij- en rusttijdenverordening. Dit naar aanleiding van de Franse wet die chauffeurs verbiedt om de normale weekendrust van 45 uur door te brengen in het voertuig. Ook België lijkt deze lijn te volgen. Hierdoor is er geen level playing field in de hele EU. Hoe ziet de Minister dit en is zij bereid om hier aandacht voor te vragen?

De leden van de VVD-fractie lezen in de beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Visser (VVD) (documentnummer 2015D20416) over het bericht dat een geflitste buitenlandse bestuurder vaak vrijuit gaat dat twaalf landen de CBE-richtlijn (EU-richtlijn 2015/413), ondanks de deadline van 6 mei 2015, nog niet hebben geïmplementeerd. Kan de Minister aangeven waarom niet en is zij bereid om dit bij haar collega's aan de orde te stellen? En wat betekent de uitspraak van de Afdeling rechtspraak van de Raad van State inzake het Kaderbesluit 2005/214/JBZ inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse rekening op geldelijke sancties voor de handhaving in Europees verband van de rij- en rusttijdenwet? En wat betekent deze uitspraak voor de situatie in Nederland? Wanneer is de wijziging van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen voorzien en kan er tot die tijd wel worden gehandhaafd op overtredingen door buitenlandse kentekens?

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat er straks openheid wordt bedongen voor wat betreft financiële relaties tussen overheid en havens. Heeft de Minister inzicht in de gevolgen hiervan als dit van kracht wordt? Worden er bijvoorbeeld sancties opgelegd als lidstaten weigeren? Als er staatssteun wordt gegeven aan havens, zijn er dan mogelijkheden om daar iets tegen te doen? Hoe staat het met het EU-onderzoek naar de havenfinanciering in diverse EU-lidstaten?

De leden van de VVD-fractie achten het van fundamenteel belang dat de reikwijdte van de EU-Havenverordening zo breed mogelijk is. Dit betekent dat niet alleen de TEN-T-havens onder de bepalingen van de verordening moeten vallen, maar alle havens in de lidstaten van de EU. Alleen zo kan een Europees gelijk speelveld worden gecreëerd. Is hier zicht op? Krijgt het haventoezicht vorm op Europees niveau of zijn de lidstaten zelf verantwoordelijk? Wat is de insteek van de Minister in dezen? Kan de Minister dit toelichten? Wat is de planning van het verdere proces? Wanneer beginnen de onderhandelingen met het Europees parlement? Maakt havendienstenbeleid deel uit van de EU-havenverordening?

De leden van de VVD-fractie steunen het standpunt van de Minister dat het aantal maritieme dienstverleners niet mag worden beperkt. Dit zou betekenen dat Nederlandse maritieme dienstverleners hun diensten niet meer over de grens kunnen aanbieden. Dit lijkt op marktafscherming, wat zeer onwenselijk is. Kan de Minister hierop reflecteren? Wat betekent het verder dat diensten als beloodsing, roeiers en baggeren zullen worden uitgesloten? Wat betekent het voor de Nederlandse baggeraars als zij wel of niet als havendienst worden aangemerkt? Leidt dit tot toenemende lasten?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Europese Rekenkamer harde conclusies heeft getrokken over de Europese gelden die naar de binnenvaart zijn gegaan. De Europese inspanningen om vrachtvervoer te verplaatsen naar het water hebben weinig vooruitgang opgeleverd. Gaat de Minister dit bij de Transportraad aan de orde stellen? En zou dit kunnen leiden tot een nieuw Europees toetsingskader waarmee projecten beter kunnen worden beoordeeld?

De leden van de VVD-fractie hebben onlangs via de media vernomen dat de Europese Commissie de tachograaf die de rij- en rusttijden registreert voor vrachtwagens nu ook wil verplichten voor bestelauto's die per keer een paar kilometer rijden. Heeft de Minister kennisgenomen van dit bericht en is zij bekend met dit voornemen? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat een dergelijke maatregel compleet overbodig is en ondernemers alleen maar op kosten jaagt. Deelt de Minister deze mening? Zo nee, waarom niet? Hoe verhoudt een dergelijke maatregel zich in haar ogen met het Nederlandse uitgangspunt dat (arbo)regelgeving gebaseerd moet zijn op doelen in plaats van middelvoorschrijving? Hoe verhoudt een dergelijke maatregel zich in haar ogen met het voornemen van de Europese Commissie om tot betere regelgeving te komen door middel van «Better Regulation»? Kan de Minister aangeven of er actie ondernomen is en gaat worden tegen dit kostbare plan dat desastreus kan uitwerken voor bijvoorbeeld het midden- en kleinbedrijf, en zo ja, welke?

De leden van de VVD-fractie hebben begrepen dat Nederlandse vervoerders steeds vaker meemaken dat verstekelingen zich in of onder hun vrachtauto schuilhouden om de oversteek naar Engeland te maken, wat voor grote onrust zorgt binnen de transportsector aangezien onschuldige chauffeurs en ondernemers hiermee worden geconfronteerd. In hoeverre staat dit probleem nu op de agenda? Kan de Minister aangeven wat de mogelijkheden zijn om dit op te lossen en wat er op korte termijn kan worden verbeterd?

II Reactie van de bewindspersonen

Inleiding

De Europese Commissie zal inzicht geven in de aanpak en totstandkoming van een review over verkeersveiligheid, halverwege de looptijd van het *Europese Wegenverkeer veiligheidsinitiatief* (2011–2020). De Europese Commissie zal ingaan op de gespreksonderwerpen tijdens de inter-institutionele meeting op de *TEN-T dagen in Riga,* op 22 en 23 juni, *waar* investeringen in infrastructuur centraal zullen staan (zie ook mijn antwoorden bij de gestelde vragen over TEN-T). Een terugkoppeling zal door het voorzitterschap verzorgd worden van de derde bijeenkomst van de *Asia-Europe Meeting* (ASEM) voor transportministers op 29 & 30 april te Riga. Het doel van de bijeenkomst was het identificeren van knelpunten in de transportverbindingen tussen Azië en Europa en het creëren van betere samenwerking tussen alle grote stakeholders (zie ook mijn antwoorden op vragen over de Zijderoute). Op verzoek van de Franse delegatie zal de Europese Commissie een stand van zaken geven over de oprichting van het Europese publiek privaat partnership ter bevordering van onderzoek en innovatie in de spoorsector, *Shift2Rail Joint Undertaking* (zie ook mijn beantwoording van vragen gesteld door leden van de fractie van de VVD). Tot slot zal het inkomend voorzitterschap, *Luxemburg*, een toelichting geven op het werkplan voor de tweede helft van 2015. Ik onderhoud nauw contact met mijn collega vanwege ons aansluitende voorzitterschap in 2016.

Vierde Spoorpakket

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd wanneer de Kamer meer informatie kan verwachten over de discussie in de Raad.
De onder het Lets Voorzitterschap gestarte besprekingen zullen onder het Luxemburgs Voorzitterschap worden voortgezet. Zodra er meer duidelijkheid ontstaat over de gekozen oplossingsrichting voor dit dossier in de Raad zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd waarom de besprekingen over de marktpijler meer tijd vergen dan was voorzien door het Lets voorzitterschap.
Het Lets voorzitterschap zocht naar een uitkomst in dit dossier die zoveel mogelijk aan de wensen van de diverse lidstaten tegemoet zou kunnen komen. Dit is vanwege de uiteenlopende posities een complex proces. Daarnaast heeft het Lets Voorzitterschap voorrang gegeven aan extra besprekingen over de drie voorstellen van de technische pijler van het vierde spoorpakket.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd naar de voorwaarden waaronder vervoerconcessies eventueel onderhands kunnen worden gegund en vragen de Staatssecretaris toe te zien dat Nederland niet uit de pas loopt bij het buitenland op het gebied van liberalisering omdat dat verslechtering van de concurrentiepositie van Nederland en de kwaliteit van het spoorvervoer zou betekenen.
In de discussie over de marktpijler wordt momenteel gezocht naar een mogelijkheid om vervoerconcessies onder voorwaarden onderhands te kunnen blijven gunnen. In die discussie staan momenteel twee benaderingen centraal. Een benadering waarbij kleine, nationale spoormarkten (minder dan 1% van de totale EU-spoormarkt) worden uitgezonderd van de basisregel van verplichte aanbesteding alsmede een benadering waarbij lidstaten de mogelijkheid wordt geboden vervoerconcessies onderhands te gunnen onder de voorwaarde dat in deze concessie

prestatie-eisen op het terrein van kwaliteit en efficiency zijn opgenomen. Benadrukt moet worden dat deze discussie nog niet is uitgekristalliseerd en dat er op dit moment in de Raad nog niet is gekozen voor een specifieke benadering. Uitgangspunt voor mij in deze discussie is dat de gekozen oplossing moet bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit van het Europees spoorvervoer en de kwaliteit van het Nederlands spoorvervoer. Daarom is Nederland voorstander van een regime dat ruimte behoudt voor een op prestatie-eisen gebaseerde benadering. Verder behoort het waarborgen van het Europees level playing field ook tot één van de uitgangspunten van Nederland in deze discussie.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of de technische pijler van het Vierde Spoorpakket onder het Letse voorzitterschap kan worden afgerond.
Afgaand op de laatste berichten uit Brussel lijkt er kans op overeenstemming met het Europees parlement vòòr 1 juli a.s. over de drie voorstellen van de technische pijler van het vierde spoorpakket.

De leden van de PvdA-fractie hebben vragen gesteld over de voorwaarden waaronder vervoerconcessies eventueel onderhands kunnen worden gegund, over de Nederlandse positie hieromtrent en over het draagvlak in Europa voor verplichte aanbesteding.
In de discussie over de marktpijler wordt momenteel gezocht naar een mogelijkheid om vervoerconcessies onder voorwaarden onderhands te kunnen blijven gunnen. In die discussie staan momenteel twee benaderingen centraal. Een benadering waarbij kleine, nationale spoormarkten (minder dan 1% van de totale EU-spoormarkt) worden uitgezonderd van de basisregel van verplichte aanbesteding alsmede een benadering waarbij lidstaten de mogelijkheid wordt geboden vervoerconcessies onderhands te gunnen onder de voorwaarde dat in deze concessie prestatie-eisen op het terrein van kwaliteit en efficiency zijn opgenomen. Benadrukt moet worden dat deze discussie nog niet is uitgekristalliseerd en dat er op dit moment in de Raad nog niet is gekozen voor een specifieke benadering.
De benadering voor onderhandse gunning op basis van prestatie-eisen is mede op initiatief van NL in de discussie gebracht en wordt door een aantal lidstaten gesteund. Ook de andere benadering kan op steun van een aantal lidstaten rekenen. Het draagvlak voor het ter discussie stellen van het uitgangspunt van verplichte aanbesteding is gering.

De leden van de PvdA-fractie hebben gevraagd of een nieuwe concessie op vergelijkbare wijze als de laatst verleende concessie onderhands kan worden gegund indien aan de Nederlandse inzet voor een uitzondering op verplichte aanbesteding met prestatie-eisen wordt voldaan.
Indien aan deze wens van Nederland wordt voldaan zou een nieuwe concessie onder voorwaarden onderhands kunnen worden gegund. Benadrukt moet worden dat deze discussie nog niet is afgerond.

De leden van de PvdA-fractie hebben vragen gesteld over de Nederlandse positie ten aanzien van het standpunt van de kleine lidstaten.
In de huidige discussie steunen de kleine lidstaten de benadering waarbij kleine, nationale spoormarkten (minder dan 1% van de totale EU-spoormarkt) worden uitgezonderd van de basisregel van verplichte aanbesteding. Nederland is op zich geen voorstander van deze benadering omdat het niet bijdraagt aan de gewenste verbetering van kwaliteit van het Europees spoorsysteem en omdat de 1% grens arbitrair is gekozen. Niettemin moet in deze discussie ook voor de legitieme zorgpunten van kleine lidstaten een oplossing worden gevonden.

De leden van de PvdA-fractie hebben gevraagd naar het verdere tijdpad van de onderhandelingen en de wijze waarop de Staatssecretaris het voorzitterschap zal benutten om dit dossier naar Nederlandse wensen verder te brengen.
Op dit moment is over het tijdstip van overeenstemming nog niets met zekerheid te zeggen. Het inkomend Luxemburgs EU Voorzitterschap heeft aangegeven te willen streven naar een akkoord in de tweede helft van 2015 over beide voorstellen van de marktpijler in de Raad. Een dergelijk akkoord zou dan tijdens de Transportraad van 8 oktober 2015 of de Raad van 10 december 2015, kunnen worden vastgesteld. Mocht dit akkoord tijdens de Raad van oktober worden bereikt dan kan het Luxemburgs voorzitterschap vervolgens een start maken met de onderhandelingen met het Europees parlement over beide voorstellen van de marktpijler. Afronding van deze onderhandelingen met het Europees parlement, en daarmee definitieve overeenstemming over de marktpijler van het vierde spoorpakket, zou dan wellicht eind 2015 of begin 2016 kunnen plaatsvinden. Dit scenario acht ik niet onrealistisch.
In de aanloop naar het Nederlandse Voorzitterschap wordt nauw samengewerkt met het inkomend Luxemburgs Voorzitterschap om dit dossier op een bevredigende wijze verder te brengen.

Passagiersrechten luchtvaart

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de herziening van de Verordening Passagiersrechten luchtvaart en de financiële lasten voor de luchtvaartsector?
De Staatssecretaris zal blijven uitdragen dat de herziening niet moet leiden tot extra financiële lasten. De regels moeten effectief bijdragen aan de vermindering van annulering, instapweigering en vertraging en het daarmee gepaard gaande ongemak voor de passagiers. Begrijpelijke Europese regels en een uniform niveau van passagiersbescherming zijn essentieel voor een verbetering van de naleving. Het verduidelijken van buitengewone omstandigheden en het versterken van de klachtenprocedures draagt hier aan bij. De huidige compensatieverplichtingen bij vertraging hebben aanzienlijke financiële gevolgen voor het bedrijfsleven voornamelijk voor luchtvaartmaatschappijen gevestigd in de EU en voor netwerk carriers. Voor het recht op compensatie bij vertraging leidt het Europese Commissie voorstel tot het verlagen van de financiële lasten. Voor Nederland is het van belang de effectiviteit, handhaafbaarheid en proportionaliteit van de verordening als geheel te verbeteren. In het belang van de concurrentiekracht van Europese maatschappijen, welke de nieuwe Europese Commissie centraal stelt in haar *Aviation Strategy*, zet Nederland er op in dat de lasten niet hoger worden en dat er zo min mogelijk ongelijke financiële lasten voor verschillende luchtvaartmaatschappijen zowel binnen Europa als met concurrenten buiten Europa ontstaan.

Technische eisen binnenvaartschepen

De leden van de VVD-fractie vragen of ik kan bevestigen dat het richtlijnvoorstel er in essentie om draait de Europese Binnenvaartunie (EBU) en de Europese Schippersorganisatie (ESO) in de gelegenheid te stellen de sloopfondsen voor vergroening van de binnenvaart conform EU-wet- en regelgeving mogelijk te maken.
Onderhavig richtlijnvoorstel gaat alleen over technische eisen aan binnenvaartschepen en heeft geen verband met het Europese Binnenvaartfonds, ook wel reservefondsen genoemd. Het voorstel strekt tot vervanging van richtlijn 2006/87/EG waarin technische eisen voor binnenvaartschepen worden geregeld. Reservefondsen zijn gebaseerd op verordening (EC) No 718/1999. Deze verordening staat niet op de agenda.

De voorstellen van ESO en EBU voor de aanwending van deze reservefondsen zijn overigens nog niet beschikbaar.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de technische eisen aan binnenvaartschepen.
Het voorstel omvat geen nieuwe technische eisen, maar betreft een nieuwe procedure om in de nabije toekomst de technische eisen binnen de EU en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te harmoniseren. Het vaststellen van nieuwe technische eisen zal in de toekomst gebeuren op basis van deze richtlijn. Het uitgangspunt blijft, zoals ook onder de huidige richtlijn het geval is, dat nieuwe technische eisen met onmiddellijke ingang gelden voor schepen die vanaf dat moment nieuw gebouwd worden. Voor bestaande schepen wordt een overgangstermijn opgenomen, waarbij wordt vastgesteld vanaf welk moment ook deze schepen moeten voldoen aan de nieuwe vereisten. Wanneer onderdelen waarvoor nieuwe technische voorschriften gelden worden vervangen, of wanneer het schip wordt omgebouwd, moeten deze aan de nieuwe technische eisen voldoen. Ook dat is conform de huidige praktijk.

De leden van de VVD-fractie vragen of dit het moment is om te pleiten voor afslanking van de regels aangaande de binnenvaart.
Het voorstel dat nu voorligt in de Raad zal leiden tot één regime van technische eisen in de EU en levert daarmee een bijdrage aan het verlagen van de administratieve regeldruk.
De Commissie, daarin gesteund door de Raad, wil deze harmonisatie nu niet belasten met een inhoudelijk debat over een verdere afslanking. De afslanking van de technische eisen heeft voortdurend mijn aandacht en bij toekomstige wijzigingen van de technische voorschriften zal ik mij hiervoor inzetten in de CCR en de EU, conform de door uw Kamer aangenomen moties.

Verslag Transportraad 13 maart 2015

Burgerluchtvaart boven conflictgebieden

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd waarom het nog één à twee jaar duurt voordat de aanbevelingen van de Task Force van ICAO geïmplementeerd worden en welke maatregelen de Europese Unie nu neemt.
Over de aanbevelingen van de ICAO Task Force heb ik u geïnformeerd op 25 maart 2015 (Kamerstuk 31 936, nr. 263). Een afschrift van het werkprogramma van de Task Force is eerder aan uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 31 936, nr. 232). Het werkprogramma geeft aan wanneer verwacht wordt dat de aanbevelingen geïmplementeerd zijn. Streven is dat de meeste initiatieven in 2015 gerealiseerd zijn. Zoals onder ander in het plenaire debat op 23 april jl. met uw Kamer besproken, is reeds voortgang geboekt op verschillende terreinen. In het plenaire debat heb ik u toegezegd u te informeren over ontwikkelingen op de verschillende terreinen zodra aan de orde. Dit betreffen toezeggingen met betrekking tot de bevindingen over de proef met de ICAO website en de Nederlandse inzet en uitkomsten van de juridische ICAO werkgroep van juli 2015. Deze werkgroep zal het verdrag van Chicago evalueren, waaronder artikel 9 dat toeziet op de soevereiniteit van een lidstaat voor het luchtruim.
Aanvullend op die initiatieven uit het werkprogramma heeft de *International Air Transport Association* (IATA) aangegeven te zijn gestart met het inventariseren van *best practices* om passagiers te informeren over vliegen boven conflictgebieden. IATA heeft aangegeven dat op basis van deze *best practices,* richtlijnen zullen worden opgesteld voor luchtvaartmaatschappijen.

In aanvulling op de activiteiten binnen ICAO, heb ik u op 17 april jl. per brief geïnformeerd dat binnen de Europese Unie ook een initiatief gestart is. De Europese Commissie heeft daarover een toelichting gegeven tijdens de Transportraad van 13 maart. De Europese Commissie wil een structuur opzetten met als doel meer informatie te delen over vliegen over conflictgebieden. Een eerste stap is het uitwisselen van informatie tussen lidstaten en vervolgens het opzetten van een gedeelde methodiek voor risicoanalyses. Mocht aanvullende informatie over de Europese initiatieven worden gedeeld in de Transportraad, dan zal ik u hierover informeren.

Luchtvaartakkoord EU – Golfstaten

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de onderhandelingen met Golfstaten over een nieuw luchtvaartverdrag.
De Staatssecretaris heeft de Kamer per brief van 2 juni 2015 geïnformeerd over het onderzoek naar oneerlijke concurrentie in de luchtvaart en over de luchtvaartbetrekkingen met de Golfstaten. In de Transportraad van maart jl. is het Frans/Duitse voorstel tot het verlenen van een onderhandelingsmandaat aan de Commissie voor onderhandelingen met de Golfstaten over een luchtvaartakkoord met brede steun door de lidstaten, waaronder Nederland, aangenomen. Een dergelijk luchtvaartverdrag kan een sterk instrument zijn om vermeende oneerlijke concurrentie aan te pakken en een gelijk speelveld te creëren. De Europese Commissie werkt momenteel een voorstel uit voor zo'n onderhandelingsmandaat. De verwachting is dat het voorstel dit najaar aan de lidstaten zal worden gepresenteerd. Het is van belang om zoveel mogelijk tempo in dit proces te houden. Daarom hebben Minister Kamp en de Staatssecretaris op 2 juni 2015 met hun Franse collega's afgesproken om gezamenlijk druk op dit Europese proces te zetten.
Over de reikwijdte van het mandaat, waaronder een eventueel onderscheid tussen personen- en vrachtvervoer, moet nog met de lidstaten gesproken worden.
Voor de Nederlandse inzet ten aanzien van bilaterale onderhandelingen in aanloop naar een Europees onderhandelingsmandaat verwijs ik naar bovengenoemde Kamerbrief van 2 juni. Er zijn geen voorschriften die bilaterale onderhandelingen voorafgaand aan een EU mandaat verbieden. Markttoegang op basis van zogeheten «luchtverkeersrechten» behoort toe aan soevereine, nationale staten en het is aan iedere lidstaat om hierin zelf een afweging te maken. Daar wil de Staatssecretaris niet in treden.

Antwoorden op vragen van de commissie over de geannoteerde agenda van de Transportraad op 13 maart 2015

Single European Sky

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de stand van zaken van SES2+ en de mogelijkheden die worden verkend om de implementatie verder te brengen tijdens het Nederlandse voorzitterschap?
De onderhandelingen over het voorstel voor een aangepast wetgevingspakket (SES2+) voor de totstandkoming van één Europees luchtruim bevinden zich in dezelfde fase als op 3 maart 2015 toen ik u hierover per brief informeerde. De situatie is kort gezegd dat de Transportraad op 3 december 2014, met instemming van Nederland, een algemene oriëntatie heeft aangenomen over het voorstel met uitzondering van het artikel dat de clausule bevat over de toepassing van de SES regelgeving op Gibraltar. Over dit artikel is een patstelling ontstaan tussen Spanje en

het Verenigd Koninkrijk vanwege het dispuut over het territorium van Gibraltar.

Het huidige EU voorzitterschap heeft daarom besloten niet te starten met de vervolgprocedure totdat deze patstelling is doorbroken. De algemene verwachting is dat op zijn vroegst na de parlementsverkiezingen in Spanje (december 2015) ruimte zal ontstaan om de patstelling te doorbreken. Vervolgens zal bezien moeten worden welke mogelijkheden er zijn om de onderhandelingen te hervatten.

Overigens betekent het uitblijven van een besluit over het wetgevingspakket niet dat de implementatie van één Europees luchtruim stil ligt. De bestaande regelgeving biedt voldoende basis om verdere stappen te zetten in het implementeren van één Europees luchtruim. U bent per brief van 3 maart geïnformeerd wat tot nu toe al bereikt is en waar momenteel stappen worden gezet.

Wegtransport

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de toepassing van Duitse wetgeving voor het transitvervoer en vragen inzake het minimumloon in Duitsland en Frankrijk.
Meerdere Nederlandse ondernemers, ook van buiten de transportsector, hebben de afgelopen maanden hun onvrede geuit over de omvangrijke administratieve verplichtingen die Duitsland heeft opgelegd om de wetgeving te handhaven. Dit zag met name op de complexe meldingsplicht. Het kabinet heeft hier bij de Duitse autoriteiten meermalen aandacht voor gevraagd. Hoewel de Duitse wet in principe reeds de mogelijkheid biedt meldingen digitaal in te dienen, of speciale groepsmeldingen te laten verrichten in geval van veelvuldige activiteit in Duitsland, blijken deze mogelijkheden in de praktijk nog niet goed te functioneren.

Vanuit verschillende lidstaten is bezwaar gemaakt tegen de toepassing van het minimumloon in Duitsland voor transitverkeer. Naar aanleiding daarvan heeft Duitsland besloten het minimum loon voor transitverkeer op te schorten. De Europese Commissie heeft Duitsland in eerste instantie om uitleg gevraagd. Op 19 mei jl. is bekend geworden dat de Europese Commissie een inbreukprocedure tegen Duitsland is gestart. Duitsland heeft twee maanden om te reageren op de vragen van de Europese Commissie.

De situatie in Frankrijk verschilt van die in Duitsland. Frankrijk kent sinds lang een minimumloon, maar de vraag was steeds in hoeverre dat minimumloon ook van toepassing is op buitenlandse chauffeurs die in Frankrijk actief zijn. In het kader van de *loi Macron*, gericht op het herstel van de groei in Frankrijk, heeft de Franse regering nu uitdrukkelijk bepaald dat het Franse minimumloon ook geldt voor alle gevallen waarin buitenlandse transportondernemingen goederen binnen Frankrijk laden en lossen. Transitvervoer valt niet onder deze regeling. De regeling zal naar verwachting in december in werking treden.

Verder vragen de leden van de VVD-fractie of er al voortgang is geboekt met de Duitse deelstaten en België inzake Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinaties (LZV's).
Er is ambtelijk overleg geweest met Duitsland op 12 maart 2015. Daarbij zijn de tussenresultaten van de monitorringonderzoeken van de proef met Langere Voertuigen (LV's) in Duitsland besproken. Op dit moment nemen 42 Duitse ondernemingen met 113 voertuigen deel aan de proef. De technische verschillen tussen Duitse en Nederlandse LZV's maken samenwerking moeilijk. In Duitsland wordt gewerkt met een maximale

bestreken baan van 12,5 meter en met 3 draaipunten; daar waar in Nederland met een bestreken baan van 14,5 m en 2 draaipunten wordt gewerkt. Gelet op deze verschillen, is het vanuit technisch oogpunt vooralsnog niet mogelijk voor Duitse LV's om in Nederland te rijden, en is het voor Nederland LZV's niet mogelijk om in Duitsland te gaan rijden.

Op de Benelux Top van 29 april 2015 is een compromis bereikt tussen de Benelux landen, zodat de verwachting is dat binnen enkele maanden een LZV Beneluxbeschikking gerealiseerd kan worden. Hierna kunnen Nederland en de Belgische gewesten afspraken gaan maken over mogelijke proefprojecten. Het daadwerkelijk opzetten van een proefproject tussen Nederland en Vlaanderen zal tijd vergen. Er moeten afspraken gemaakt worden over de onderdelen van het wegennet, aantallen voertuigen – in Vlaanderen rijdt op dit moment één LZV, daar waar in Nederland meer dan 1000 LZV's gebruikt worden –, remproeven, technische vereisten, wederzijdse erkenning middels ontheffing dan wel vergunningverlening, etc.

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de Minister een officieel standpunt verwacht van de Europese Commissie over de vraag of de Duitse tol op de wegen conflicteert met het Europese recht.
De Commissie kan pas officieel reageren wanneer de Duitse wetten gepubliceerd zijn. Het onderwerp heeft echter de aandacht van de Commissie en ik verwacht een reactie deze zomer.

Onderneemt de Minister samen met haar collega's uit de andere buurlanden van Duitsland voorafgaand aan de standpuntbepaling nog stappen richting de Europese Commissie of Duitsland?
Ik blijf in contact met mijn collegas uit andere buurlanden en spreek en marge van de Transportraad op 11 juni 2015 mijn collega uit Oostenrijk, Minister Stöger over dit onderwerp. De Europese Commissie weet dat wij uitkijken naar de zienswijze van de Europese Commissie op dit onderwerp.

Overweegt de Minister om samen met Oostenrijk nadere juridische stappen te zetten? Zo nee, waarom niet?
Het is primair aan de Europese Commissie om te kijken of de Duitse wetten verenigbaar zijn met het Europees recht. Zoals Juncker ook onlangs op 31 mei in een interview heeft laten weten, is het aan de Commissie om twijfel over de verenigbaarheid met het non-discriminatiebeginsel in het EU verdrag op te helderen.

Op welke andere manieren wordt er nu actie ondernomen tegen de Duitse tol?
Met het afronden van het Duitse parlementaire proces, is het wachten nu op ondertekening en publicatie van de Duitse wetten alvorens de Europese Commissie met haar zienswijze kan komen. Ik wacht die zienswijze af alvorens me te beraden op verdere stappen.

Leden van de VVD-fractie hebben de vraag gesteld of de eerder aangekondigde tol per water en lucht definitief van de baan is.
Wat betreft tolheffing op waterwegen in Duitsland zijn naar mij bekend geen nieuwe voorstellen in de maak. Wat betreft luchtvaart kan ik u niet bevestigen dat de eerder aangekondigde verhoging van de tarieven van de Duitse luchtverkeersleiding van de baan is. Zoals in het antwoord op de schriftelijke vragen in voorbereiding op de Transportraad van 13 maart 2015 beschreven, heeft de Europese Commissie 2 maart jl. onder meer besloten dat Duitsland haar doelstelling voor kostenefficiëntie voor de tweede referentieperiode binnen vier maanden moet herzien. Concreet

verwacht de Europese Commissie een verlaging van de kosten van de *en-route* luchtverkeersdienstverlening. In juli aanstaande wordt bekend of Duitsland tegemoet is gekomen aan bezwaren van de Europese Commissie en Nederland.

De leden van de VVD-fractie constateren dat inmiddels ook België heeft aangekondigd om een Vlaamse kilometerbeprijzing door te voeren voor vracht- en mogelijk personenvervoer. Kan de Minister een inschatting maken van de financiële consequenties van de Belgische voornemens voor het Nederlandse personenvervoer en vrachtvervoer? Wanneer komt er meer duidelijkheid over het Belgische plan?
Wat betreft de kilometerheffing voor vrachtvervoer zijn de Vlaamse tarieven voor de Vlaamse wegen onlangs bekend geworden. De tarieven worden per gewest vastgesteld. Voor Vlaanderen liggen de tarieven tussen de 7,4 en 20 cent per kilometer en zijn afhankelijk van drie variabelen: gewicht, wegtype en emissieklasse. De inschatting van TLN/EVO is dat de Belgische kilometerheffing voor vracht jaarlijks de transportsector € 36–40 miljoen zal kosten. De kilometerheffing voor vrachtvervoer zal in werking treden op 1 april 2016. In de aanloop daar naar toe zorgt België voor de benodigde informatie voor transporteurs en chauffeurs. In Nederland zal TLN zorgen voor het informeren van haar leden.

De uitspraken van de Vlaamse Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken over een kilometerheffing voor personenvervoer zijn in lijn met het Vlaamse regeerakkoord. De plannen zijn naar mijn weten echter niet concreet en ik verwacht in de nabije toekomst geen Belgische kilometerheffing voor personenvervoer. Ik kan daarom geen inschatting geven van eventuele kosten.

Zal België in de voetsporen van Duitsland treden en, in tegenspraak met het Europese recht, zijn eigen burgers compenseren via de Belgische belastingen? Zo ja, wat gaat de Minister hiertegen doen?
Ik begrijp uit de pers rond het bekend worden van de Vlaamse tarieven voor de kilometerheffing op de Vlaamse wegen, dat de Vlaamse transportsector op enige wijze gecompenseerd gaat worden via de belastingen. In tegenstelling tot de Duitse vignetplannen voor personenvervoer is op de Belgische kilometerheffing voor vrachtvervoer de Eurovignetrichtlijn van toepassing. Die biedt ruimte voor compensatie. De Belgische plannen moeten in overeenstemming zijn met deze richtlijn. Ik heb mijn Vlaamse collega laten weten dat ik niet blij ben met deze plannen en dat ik hierover in gesprek wil.

Wanneer gaat de Minister in gesprek met haar Vlaamse collega en zou zij de Kamer willen informeren over de resultaten van deze overleggen?
Er is nog geen overleg gepland. Ik ben altijd bereid de Kamer te informeren.

Heeft de Minister al kunnen beoordelen of en in hoeverre de voorgenomen Belgische tol voldoet aan de geldende Europese tolrichtlijn? Zo nee, wanneer verwacht zij dit wel te kunnen doen?
België heeft aangegeven de geldende richtlijnen te volgen, zowel de EETS richtlijn (interoperabiliteit van de systemen) als de Eurovignetrichtlijn. In de Eurovignetrichtlijn is de mogelijkheid opgenomen dat lidstaten die een systeem van tolheffing voor vrachtverkeer invoeren, de vrachtsector voor die extra lasten compenseren. De Lidstaten dienen hierbij het EU-recht in

acht te nemen, zoals het verbod op discriminatie naar nationaliteit. Primair is het aan de Europese Commissie om toe te zien op verenigbaarheid met het Europees recht. Dat zal ook bij de compensatie van de Vlaamse transportsector moeten gebeuren.

De leden van de VVD-fractie hebben gevraagd of de Belgische overheid het Eurovignet-verdrag al heeft opgezegd, wat een dergelijke opzegging zou betekenen en de consequenties voor de lasten voor Nederlandse vrachtvervoerders.
Tot op heden heeft België het Eurovignetverdrag nog niet opgezegd, doch ik verwacht dat dit spoedig zal gebeuren. Vooralsnog heeft een opzegging van België geen consequenties voor het Eurovignetverdrag. Voor de Nederlandse wegvervoerders die van het Belgische wegennet gebruik maken zal de Belgische kilometerheffing voor vrachtvervoer een lastenverzwaring betekenen. Dit is dezelfde situatie als in 2005 toen Duitsland uit het Eurovignetverdrag trad en startte met tolheffing voor vrachtvervoer. Er is geen verband tussen uittreding van België uit het Eurovignetverdrag en de hoogte van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor vrachtwagens in Nederland. De tariefstructuur van het Eurovignet kan nu wel geactualiseerd worden. Bij de huidige heffing van het Eurovignet wordt nog steeds uitgegaan van tarieven welke zijn gekoppeld aan een oude milieudifferentiatie uit 1999. België heeft vele jaren een nieuwe tariefstructuur in Eurovignetverband tegengehouden. Eind september 2015 komt het Coördinatiecomité van het Eurovignetverdrag bijeen onder het Zweeds voorzitterschap. De verwachting is dat dan afspraken gemaakt kunnen worden over de nieuwe tariefstructuur binnen het Eurovignet welke recht doet aan de huidige Euroklassenindeling/milieudifferentiatie.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat er in de ons omliggende landen voortdurend wordt nagedacht over tol op wegen en andere modaliteiten. Wat is de laatste stand van zaken in zowel Duitsland als België op dit thema?
Met het afronden van het Duitse parlementaire proces, is het wachten nu op ondertekening en publicatie van de Duitse wetten. Verwacht wordt dat het vignet voor personenauto’s in de loop van 2016 in werking treedt.
De Duitse kilometerheffing voor vrachtverkeer (LKW-Maut) is nu van toepassing op vrachtwagens boven de 12 ton. Per 1 juli 2015 wordt aan het wegennet waar de LKW-Maut geldt ca. 1.100 km vierbaans autowegen toegevoegd. Per 1 oktober 2015 wordt de LKW-Maut uitgebreid naar vrachtwagens vanaf 7,5 ton. Daarbij wordt meer onderscheid gemaakt naar het aantal voertuigassen, hetgeen van invloed is op de tarieven. Volgens het Duitse Speditions-und Logistik Verband worden de meeste tarieven daardoor wat lager.
De Belgische kilometerheffing voor vrachtverkeer zal in werking treden op 1 april 2016. De Vlaamse tarieven voor de Vlaamse wegen onlangs bekend geworden. De tarieven worden per gewest vastgesteld. Voor Vlaanderen liggen de tarieven tussen de 7,4 en 20 cent per kilometer en zijn afhankelijk van drie variabelen: gewicht, wegtype en emissieklasse. De drie Belgische gewesten hebben voor de gezamenlijke kilometerheffing een interregionale entiteit opgericht, Viapass. (www.viapass.be)

Is er inmiddels een formele reactie van de Europese Commissie op de Duitse tolplannen? Zo ja, welke gevolgen heeft dit voor het verdere proces? Zo nee, wat is de status van de uitspraken van de voorzitter van de Europese Commissie in de Süddeutsche Zeitung?
Er is nog geen formele reactie. Die kan pas komen wanneer de Duitse wetten zijn gepubliceerd. Ik heb kennis genomen van de uitspraken van Commissievoorzitter Juncker en krijg de indruk dat de Europese

Commissie actief en scherp kijkt naar de Duitse plannen. Daar ben ik natuurlijk blij mee.

De leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de voorgenomen plannen van België en Duitsland met betrekking tot tolheffing, de consequenties voor onder andere bewoners in de grensregio en de logistieke sector. Deze leden doen dan ook een klemmend beroep op de Minister om meer te doen dan het afwachten van besluiten van de Europese Commissie, zoals ze nu heeft aangegeven te doen.

Ik blijf scherp op de ontwikkelingen van de plannen in de buurlanden. Ik heb uw Kamer bij brief van 27 januari 2015 in antwoord op vragen van het lid Visser van de VVD, de uitkomsten laten weten van het overleg met Minister Dobrindt op 3 december 2014, waarbij ik wederom mijn bezwaren kenbaar heb gemaakt en aandacht heb gevraagd voor de gevolgen voor de bewoners van de grensregios.

Minister Dobrindt heeft mij laten weten dat naar aanleiding van mijn bezwaar de plannen zijn aangepast. Volgens eerdere uitgangspunten zou het gehele Duitse wegennet onder de vignetplicht vallen. In de Duitse wetsvoorstellen waarmee de Bondsdag en Bondsraad dit voorjaar hebben ingestemd, is het onderliggend wegennet uitgezonderd en zijn buitenlanders vrijgesteld voor de autowegen. Daarmee wordt het lokale en regionale verkeer in de grensregio's enigszins ontzien.

Ik heb ook mijn collega in Vlaanderen, Minister Weyts, laten weten graag met hem in overleg te willen over de Belgische plannen en de voorgenomen compensatie voor de Vlaamse transportsector. Elk land heeft het recht om eigen plannen te maken, mits dit in overeenstemming is met het Europees recht. Het is primair aan de Europese Commissie om daarop toe te zien. De Europese Commissie pakt die taak ook op en daar ben ik blij mee.

Heeft de Minister berekend wat de kosten zijn voor Nederlandse burgers en het bedrijfsleven als de plannen in Duitsland en België worden doorgevoerd?

De inschatting van TLN/EVO is dat de Belgische kilometerheffing voor vracht de Nederlandse transportsector jaarlijks € 36–40 miljoen euro zal kosten.

De Duitse Minister Dobrindt verwacht van het vignet voor personenauto's jaarlijkse netto inkomsten van ca. € 500,– miljoen, opgebracht door buitenlandse voertuigen. Er wordt uitgegaan van ca. 16 miljoen buitenlandse voertuigen die 24 miljoen vignetten nodig zullen hebben. 8 miljoen jaarvignetten en 16 miljoen 10 dagen vignetten. Dit betreft de vignetten voor alle buitenlanders, niet alleen Nederlanders. De kosten voor de Nederlandse burger zullen afhangen van de duur van het vignet en gewicht en milieukenmerken van het voertuig waarvoor dit wordt aangeschaft. De prijzen liggen tussen € 5–15,- voor 10 dagen, € 16–30 voor twee maanden en maximaal € 130 voor een jaarvignet.

De gemiddelde prijs voor een jaarvignet zal ca. € 70 zijn.

Actieplan maatwerkaanpak regeldruk logistiek

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan aangeven wanneer we toekunnen naar één (digitale) vrachtbrief voor alle vervoersmodaliteiten? Wat is daarvoor nodig en wat is de Nederlandse inzet in dezen?

De Nederlandse regelgeving voor het vervoer van goederen over de weg, het water en het spoor is gebaseerd op internationale verdragen in VN-kader. Er zijn belangrijke verschillen in deze voorschriften ten aanzien van de inhoud en het gebruik van de vervoersdocumenten. Aanpassing

van dergelijke regelgeving zal derhalve veel en langdurig internationaal overleg vergen. Nederland zal naar coalities zoeken met landen die de bevordering van synchromodaal transport voorstaan en regelgeving die dat faciliteert. Daarbij zal uiteraard ook een digitaliseringsslag gemaakt moeten worden. Het perspectief op één (digitale) vrachtbrief zal dan ook jaren vergen.

Gaat de Minister zich proactief inzetten om het e-protocol bij het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (CMR) zo snel mogelijk door alle lidstaten te laten ondertekenen?
Doordat veel EU lidstaten (nog) niet zijn aangesloten bij het E-protocol of dit nog niet geratificeerd hebben, is de digitale vrachtbrief vooralsnog niet bruikbaar voor grensoverschrijdend vervoer voor Nederlandse bedrijven. Mijn aanpak hierin kent twee sporen. Mede op verzoek van Nederland heeft het Beneluxsecretariaat recentelijk de opdracht aangenomen om de mogelijkheden van een Beneluxbeschikking te gaan onderzoeken voor een digitale vrachtbrief binnen de Benelux. Verder zal ik bij de Europese Commissie het belang van de digitale vrachtbrief blijven benadrukken. Gelet op het feit dat zoveel EU lidstaten nog geen partij zijn bij het e-protocol, lijkt het voor de hand liggend dat hier een belangrijke rol voor de Europese Commissie is weggelegd. Ik ben van mening dat de digitale vrachtbrief de toekomst heeft gelet op de enorme besparingen die daarmee gerealiseerd kunnen worden.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de Minister de aanpassing van internationale regelgeving (op het gebied van het meer harmoniseren van wetgevende kaders voor wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer) wil bevorderen. Deze leden vragen de Minister naar de inmiddels hiermee geboekte voortgang.
Het is een belangrijke stap voorwaarts dat het inmiddels onlangs gelukt is om dit onderwerp op de agenda van een van de jaarlijkse vergaderingen van de betreffende technische werkgroep «intermodaal vervoer» van de Transportdivisie van de Economisch Commissie van Europa van de Verenigde Naties te krijgen. Maar er moet, zoals al eerder aangeduid, gerekend worden op een langdurig proces.

Ook lezen deze leden dat Nederland zich «maximaal zal inspannen om waar het kan de Europese Commissie actief te ondersteunen door concrete nieuwe suggesties aan te dragen voor het aanpassen van regelgeving om de EU-regeldruk te verminderen». De leden van de PvdA-fractie vragen in dit kader welke suggesties de Minister reeds heeft gedaan, en welke suggesties zij binnenkort zal doen.
De Staatssecretaris en ik hebben sinds het aantreden van de nieuw Europese Commissie diverse keren de heer Timmermans geattendeerd op de voor ons departement belangrijke REFIT dossiers.
Ook een aantal nieuwe dossiers zijn onder de aandacht van de Europese Commissie gebracht Daaronder het dossier inzake de afschaffing van het papieren reisblad voor ongeregeld busvervoer.
Afschaffing daarvan levert een aanzienlijke lastenreductie op. Medio april 2015 heeft het Kabinet een brief gestuurd aan commissaris Timmermans met suggesties van dossiers die in REFIT bekeken zouden moeten worden.
Het nieuwe Better Regulation pakket van de Europese Commissie biedt de Staatssecretaris en mij een extra aanleiding en kansen om met voorstellen te komen voor eenvoudigere en betere regelgeving.

Past het binnen de agenda van de aankomende Transportraad om het harmoniseren van bestaande en het schrappen van

overbodige (Europese) regels aan de orde te stellen, en zo ja, is de Minister voornemens dat te doen?
Ik acht de agenda van de aankomende Transportraad niet geschikt om dit onderwerp aan de orde te stellen. Er is immers geen directe relatie tussen de geagendeerde onderwerpen en betere regelgeving.

Ook vragen deze leden naar de betrokkenheid van de Kamer hierbij, omdat een regel vanuit de ene politieke visie overbodig kan zijn, terwijl die vanuit een andere visie juist van groot belang is.
Zoals gezegd zal het harmoniseren dan wel schrappen van regelgeving geen onderwerp zijn tijdens de komende Trasportraad. Mijn inzet ziet overigens met name op het harmoniseren en verbeteren van bestaande regelgeving. Uiteraard staat ik open voor suggesties vanuit de Kamer op dit punt.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen naar de TEN-T dagen op 22 en 23 juni 2015 te Riga en de inzet van Nederland.
Tijdens de TEN-T dagen zullen investeringen in infrastructuur centraal staan gericht op de ontwikkeling van de Europese transportcorridors. Ik zal op deze dagen van gedachten wisselen over dit onderwerp met mijn collega's, leden van het Europees parlement en de Europese Commissie. Tijdens de TEN-T dagen is geen besluitvorming aan de orde. De Commissie zal een toelichting geven op een onafhankelijk adviesrapport over benutting van financiële instrumenten voor investeringen in infrastructuur en een beeld geven van de stappen en de planning rond de beoordeling van de talrijke TEN-T subsidieaanvragen van de meest recente oproep.
Ik kan u overigens melden dat ik in juni 2016 zal optreden als gastvrouw voor de TEN-T dagen. Als locatie is de *Gateway to Europe* gekozen, Rotterdam.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Kamer een overzicht kan ontvangen van de inschrijvingen op de Faciliteit Europese Verbindingen (CEF) en of de gelden al overschreven zijn.
Ik kan u informeren dat de Europese Commissie bijna 700 aanvragen heeft ontvangen voor de subsidieoproep 2014. Hiervan zijn 60 aanvragen ingediend door Nederlandse partijen of in samenwerking met Nederlandse partijen. Het betreft aanvragen van private partijen, mede-overheden en van het Rijk – en diverse combinaties daarvan. Communicatie over individuele aanvragen ligt bij de aanvragers zelf, zeker tot aan het moment van beoordeling. Wel kan ik aangeven dat er aanvragen zijn vanuit vrijwel alle transportdomeinen.
De VVD-fractie informeert of de gelden al zijn overschreven. Gezien het grote aantal aanvragen is er rekening mee te houden dat de Europese Commissie niet alle aanvragen (volledig) zal kunnen honoreren. Op dit moment bevindt de Europese Commissie zich echter nog in het proces van het beoordelen van alle aanvragen en moet de besluitvorming over de toekenning worden doorlopen. Dit zal in de zomer het geval zijn. Over de uitkomsten hiervan zal ik de Kamer informeren. Vervolgens worden voor alle projecten met een toegekende subsidie contracten met de Commissie opgesteld.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de ontwikkelingen omtrent een nieuwe zijderoute van China naar Griekenland, het standpunt van de Minister en Staatssecretaris in deze en de consequenties voor de positie van onze havens.

De Chinese Zijderoute-strategie staat nog in de kinderschoenen. Onduidelijk is of het tot duurzame economische winst zal leiden voor China en wat de gevolgen zijn voor Europa. China is wel serieus in haar plannen. De Nederlandse ambassade in Beijing volgt de ontwikkelingen. Specifiek voor containertransport per spoor in vergelijking tot vervoer over zee geldt dat de omvang van het spoorvervoer vooralsnog geen serieus alternatief is voor het zeetransport naar Europa. Er gaan nu wekelijks tussen de 1.000 en 1.500 containers van 40 ft. (2TEU) over het spoor naar Europa. Dat is maximaal 150.000 TEU op jaarbasis. In Europa wordt op jaarbasis ruim 40 miljoen TEU overgeslagen (in en uitgaand), waarvan 12,3 mln TEU in Rotterdam (2014). Het spoorvervoer betreft dus 0,4% van het totaal. Zelfs bij een verdubbeling gaat het nog niet over 1% van de totale overslag.

De leden van de VVD-fractie vragen verder wat de stand van zaken is van Shift2Rail. Kan de Kamer daar een update over ontvangen?
De Europese Commissie is in 2014 gestart met het opbouwen van de Shift to Rail Joint Undertaking (JU), het Europese publiek privaat partnership ter bevordering van onderzoek en innovatie in de spoorsector. Doel is mede om innovatieve concurrentiekracht EU industrie te vergroten. Het programma maakt onderdeel uit van het brede Horizon 2020 onderzoek en innovatie programma van de EU. Een aantal NL bedrijven zijn geïnteresseerd in het zogenaamde «associate membership». Hiervoor loopt momenteel een selectieprocedure via een «call for applications».
Er is sprake van vertraging bij de opbouw van deze Joint Undertaking. Zo is de benoeming van de Executive Director vertraagd omdat geen geschikte kandidaat kon worden gevonden. De Commissie is daarom opnieuw een wervingsprocedure gestart.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken van het milieubeleid omtrent de uitstoot van de binnenvaart en of ik bereid ben de Eurocommissaris van Transport te verzoeken om meer tijd krijgen om aan nieuwe milieuregels inzake uitstoot te voldoen.
De herziening van de richtlijn *Non Road mobile machinery* zijn nog volop gaande. Het is nog te vroeg om een uitspraak te kunnen doen over termijnen voor de inwerkingtreding van de regels. Mijn inzet is gericht op een reële termijn voor de inwerkingtreding van de regels.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over de controles op het Europese vrachtverkeer.
Het harmoniseren van het toezicht en het sanctiebeleid in de lidstaten is een voortdurend punt van aandacht, zowel van mijzelf als van de Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Het klopt dat in diverse lidstaten vanwege bezuinigingen het aantal inspecteurs is teruggebracht, zoals blijkt uit een rapportage uit 2012 van de Europese Commissie. Ook in Nederland is de capaciteit gelimiteerd. Daarom moeten we slim omgaan met de capaciteit die er is. In Nederland hanteert de ILT voor de controle op rij- en rusttijden een risicogerichte aanpak. De focus ligt op de slecht nalevende bedrijven, zodat de pakkans bij overtredingen groter wordt en goed nalevende bedrijven niet onnodig hoeven te worden geïnspecteerd.

Het verbeteren van de gegevenswisseling is een van de speerpunten van de Nederlandse inzet op dit dossier. Nationale regelgeving in lidstaten, onder andere ten aanzien van privacy, kan in de huidige situatie effectieve gegevensuitwisseling belemmeren. Op initiatief van Nederland wordt dit onderwerp zowel binnen de Benelux als in Euro Controle Route (ECR)

verband geagendeerd. Zo is er op 17 juni 2015 een grote Europese conferentie over dit onderwerp in Amsterdam.
Ook brengt de ILT andere onderwerpen in het kader van harmonisering van de handhaving actief onder de aandacht bij andere lidstaten, zowel in bilaterale contacten als in het kader van de Europese samenwerking in ECR-verband. In dit kader ontplooit de ILT bijvoorbeeld ook activiteiten op het gebied van kennisoverdracht bij andere Europese inspecties en het mee laten lopen van buitenlandse inspecteurs bij wegcontroles in Nederland.

De leden van de VVD-fractie vragen aandacht voor een uniforme interpretatie van de rij- en rusttijdenverordening.
In de beantwoording van Kamervragen van de leden Kerstens en Albert de Vries (beiden PvdA) over de problemen met weekendverblijf van vrachtwagenchauffeurs in Zeeuws- Vlaanderen op 21 november 2014 heb ik u geïnformeerd over de bepaling in de Europese verordening 561/2006. In de verordening is bepaald dat bestuurders hun dagelijkse rusttijden en *verkorte* wekelijkse rusttijden buiten hun standplaats in een voertuig mogen doorbrengen als dat voertuig beschikt over geschikte slaapfaciliteiten en stilstaat. *Verkort* betekent 24 uur. In die verordening is niet bepaald hoe en waar bestuurders hun normale wekelijkse rusttijd moeten doorbrengen.
De ruimte in de Europese regelgeving kan leiden tot interpretatieverschillen en onduidelijkheden. In het kader van harmonisatie van de interpretatie blijft de ILT dit onderwerp agenderen, zowel in bilaterale contacten met collega-inspectiediensten als in ECR-verband.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld naar aanleiding van de beantwoording van schriftelijke vragen van het VVD-kamerlid Visser (2015D20416) over de CBE-richtlijn.
Vijftien lidstaten hebben de CBE-richtlijn geïmplementeerd. Voor het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken geldt een aangepaste implementatie deadline van 6 mei 2017. Deze landen hebben nog twee jaar de tijd om de richtlijn te implementeren. Ik ben niet bekend met de precieze redenen waarom de overige lidstaten de CBE-richtlijn nog niet hebben geïmplementeerd. Een aantal landen, waaronder Italië, Luxemburg en Griekenland, is momenteel in een testfase. De lidstaten dienden vóór 6 mei 2015 de Europese Commissie in kennis te stellen van de omzetting van de CBE-richtlijn. Bij het ontbreken van deze kennisgeving wordt binnen 2 maanden een inbreukprocedure gestart. Ik zal dit proces afwachten.

Naar aanleiding van de beantwoording van schriftelijke vragen van het VVD-kamerlid Visser (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 2436), hebben de leden van de VVD-fractie gevraagd wat de uitspraak van de Afdeling rechtspraak van de Raad van State betekent voor de rijtijdenwetgeving (Arbeidstijdenwet). Verder vragen zij of er kan worden gehandhaafd op overtredingen gedurende de tijd dat de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie nog niet is gewijzigd.
Er wordt gehandhaafd op buitenlandse bestuurders die een overtreding hebben gepleegd. Zoals toegelicht in de antwoorden op de schriftelijke vragen van het lid Visser (VVD) (documentnummer 2015D20416) kan directe betaling worden aangeboden en in het geval dat de betrokkene daarvan geen gebruik wil maken, zal een beschikking en eventuele aanmaning naar het huisadres van de betrokkene worden gezonden. Wanneer de betrokkene niet betaalt, kan bij strafrechtelijke verkeersovertredingen en bij de sancties die vallen onder Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften de tenuitvoerlegging van de boete

worden overgedragen aan de autoriteit die in het land waar de betrokkene zijn vaste woon- of verblijfplaats heeft, bevoegd is dergelijke boetes te innen. Bij overtreding van de rijtijdenwetgeving (Arbeidstijdenwet) zal deze overdracht mogelijk worden na wijziging van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie. Ik zal in overleg met de Minister van Veiligheid en Justitie bezien op welke wijze deze wijziging zo spoedig mogelijk kan worden gerealiseerd.

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen gesteld over de ontwikkelingen rondom de EU-havenverordening.
De Europese Commissie heeft in 2013 een voorstel uitgebracht voor een EU-Havenverordening. Dit voorstel is nog steeds onderwerp van onderhandelingen. De Transportraad heeft eind 2014 een compromis bereikt over de voorstellen van de Europese Commissie. Het Europees parlement is minder ver gevorderd met zijn werkzaamheden. Pas eind vorige maand heeft EP-rapporteur Fleckenstein zijn rapport uitgebracht. Dat wordt de komende maanden onderwerp van beraadslagingen in het Europese parlement en op dit moment is de verwachting dat, dat tot een stemming kan leiden aan het einde van dit jaar. De verwachting is dat het Europees parlement wijzigingen wil aanbrengen in de EU-Havenverordening en dat daardoor een tweede lezing van de Raad zal plaatsvinden tijdens het Nederlands voorzitterschap in 2016.
In de voorgestelde EU-Havenverordening wordt naast andere zaken ook de financiële transparantie tussen overheden en havens geregeld. Dit betekent dat geldstromen tussen overheden en havenautoriteiten in de boekhouding afzonderlijk in beeld moeten worden gebracht. Deze informatie wordt op verzoek beschikbaar gesteld aan de Europese Commissie.
De EU-havenverordening richt zich op alle zeehavens in het TEN-T netwerk. Afhankelijk van de verdere onderhandelingen zullen op verzoek van verschillende lidstaten voorzieningen worden opgenomen om kleine havens uit te sluiten van de werking van (onderdelen van) de verordening. Dat zijn voornamelijk zeehavens met een regionale functie en dus niet de havens waarmee de Nederlandse zeehavens concurreren. Daarmee zullen alle relevante zeehavens in Europa onder de werking van de EU-Havenverordening vallen en wordt daarmee gewerkt aan een meer gelijk speelveld in de Europese Unie.
Er is niet voorzien in een specifiek Europees haventoezicht. De EU-Havenverordening voorziet wel in nationale onafhankelijke autoriteiten waar relevante partijen met klachten over de uitvoering van de verordening in een bepaald land terecht kunnen. Deze autoriteiten wisselen onderling informatie uit en informeren waar nodig ook de Europese Commissie.

De leden van de VVD-fractie steunen het standpunt dat marktafscherming voor maritieme dienstverleners in de voorgestelde EU-Havenverordening onwenselijk is. Zij vragen wat verdere uitsluiting van die diensten van de werking van de EU-havenverordening betekent voor Nederlandse maritieme dienstverleners. Ook willen zij weten hoe het staat met een EU-onderzoek naar de havenfinanciering in diverse EU-lidstaten.
Vrije markttoegang maakt een belangrijk onderdeel uit van het voorstel van de Europose Commissie. Inperking van deze vrije markttoegang vind ik ook onwenselijk. Dit zou het immers moeilijker maken voor Nederlandse maritieme dienstverleners om in andere Europese landen aan de slag te gaan. De Europese Commissie heeft de exclusieve bevoegdheid om op te treden tegen ongeoorloofde staatssteun aan zeehavens. Financiële transparantie, waarop de EU-Havenverordening zich onder meer richt, is een belangrijke stap om ongeoorloofde staatssteun aan zeehavens inzichtelijk te maken, zodat de Europese Commissie kan

optreden. In 2013–2014 heeft de Europese Commissie een Vragenlijst over het functioneren van en de belastingregeling voor havens (EU Ports Questionnaire) uitgevaardigd. De Europese Commissie heeft aangegeven de resultaten van dit onderzoek niet te publiceren. In een persbericht van 9 juli 2014 kondigde de Europese Commissie aan naast Nederland ook onderzoek te doen naar belastingregelingen in België en Frankrijk. Bovendien is Duitsland om inlichtingen gevraagd om er voor te zorgen dat er geen onnodige concurrentievoordelen wordt toegekend aan havens. De stand van zaken van deze en eventuele andere onderzoeken in andere EU lidstaten is mij niet bekend.

De VVD-fractie hebben vragen gesteld over de effectiviteit van de Europese investeringen om vrachtvervoer te verplaatsen naar water en of de Minister zich bij de Transportraad gaat inzetten om tot en nieuw Europees toetsingskader te komen.
Ik heb kennis genomen van het rapport en onderschrijf in grote lijnen de conclusies van de Europese Rekenkamer dat investeringen in Europese binnenvaart projecten beter geprioriteerd en gecoördineerd moeten worden om het vervoersaandeel van de binnenvaart te verbeteren. De EC heeft dit in mijn beleving zelf ook al erkend met het onlangs ingezette nieuwe *Connecting Europe Facility* (CEF) beleid. In het CEF beleid zijn in opdracht van de Europese Commissie corridoranalyses gemaakt waarin knelpunten en projecten meer in de context zijn geplaatst van hun belang voor de betreffende TEN-T corridors. Ik ga er vanuit dat de Europese Commissie bij nieuwe aanvragen voor CEF-subsidie deze corridoranalyses mede gebruikt bij de toetsing. Gezien deze ontwikkelingen, zie ik geen noodzaak om dit actief aan de orde te stellen bij de Transportraad. De aanbevelingen van de Europese Rekenkamer zijn overigens gebaseerd op de ervaringen in een aantal lidstaten. De aanpak van vaarwegknelpunten in Nederland sluit al aan bij de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over berichten in de media dat de Europese Commissie de tachograaf die de rij- en rusttijden registreert voor vrachtwagens nu ook wil verplichten voor bestelauto's.
Het bericht in de Telegraaf over «*Tachograaf ook in busje*» van 21 mei jl. is mij bekend. Ik kan u melden dat de Europese Commissie geen wijziging van de huidige tachograaf verordening overweegt en daarmee ook geen aanpassing van de reikwijdte van de verplichte digitale tachograaf. Op dit moment is mijn ministerie met de implementatie van de nieuwe verordening digitale tachograaf bezig. Deze moet voor 1 maart 2016 gerealiseerd zijn. Ook hierbij gaat het niet om een verplichting voor bestelauto's.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen gesteld over verstekelingen die zich schuilhouden onder vrachtauto's om de oversteek naar Engeland te maken en vragen of dit probleem nu op de agenda staat en wat er aan te doen valt.
Naar aanleiding van een brief van de Transport en Logistiek Nederland (TLN) van 8 december waarin zij aandacht vragen voor de verstekelingenproblematiek in met name Calais, en de gevolgen hiervan voor de transportsector heeft Staatssecretaris Teeven op 15 december een gesprek gevoerd met de voorzitter van TLN. In dit overleg zijn nadere afspraken gemaakt om de problematiek gezamenlijk aan te pakken, waar onder nauwere samenwerking van TLN met de Koninklijke Marechaussee.

Verder is afgesproken dat Nederland de verstekelingenproblematiek in de geëigende Europese gremia onder de aandacht brengt. Deze problematiek is onder andere ook besproken in een bilateraal overleg met de Franse Minister en recentelijk nog met de Belgische Minister. Daarnaast wordt de

verstekelingenproblematiek door de Koninklijke Marechaussee in Europol project EMPACT illegale immigratie ook onder de aandacht gebracht van de andere Lidstaten. Deze processen lopen nu, maar de problematiek is complex. Een pasklare oplossing is er op dit moment niet. De problematiek heeft de aandacht van het kabinet. Het kabinet probeert, samen met de transportbranche, te doen wat binnen de mogelijkheden ligt om bij te dragen aan een oplossing.